POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr 9. | WARSZAWA, WRZESIEŃ 1937 | ROK IV



ŚCIGACZE

9 czerwca 1918 roku ścigacz włoski „M. A. S. 15“, dowodzony przez kpt. mar. Rizzo, celnym strzałem torpedowym zatopił austriacki okręt liniowy — pancernik „Szent Istvan“ o wyporności 20.000 ton. Już na pół roku przedtem takiż mały ścigacz, dowodzony przez tegoż kapitana Rizzo, z załogą z 4 ludzi, zatopił inny, starszy i nieco mniejszy pancernik austriacki „Wien“. Odtąd więc zaczęto się liczyć poważnie ze ścigaczami, maleńkimi okręcikami, motorówkami raczej, które okazały się tak skuteczne w działaniu, że nawet nie oparł im się wielki okręt liniowy. Kiedy zaś angielskim ścigaczom powiódł się jeszcze w sierpniu 1919 roku atak na zbolszewizowany Kronsztadt,—wówczas zaczęto się zastanawiać poważnie nad tą nową bronią morską. Dziś posiadają ją zarówno wielkie państwa, jak i małe.

Ścigacze nie były właściwie niczym nowym. Przeciwnie — stanowiły jakby ulepszone wydanie pierwszych łodzi torpedowych z lat 1875 — 1885. Różnica polegała na tym, że zamiast słabych i ciężkich parowych maszyn, posiadały sprawne i lekkie silniki spalinowe o wielkiej mocy, nadające im dużą szybkość. Mniejsza waga silnika, uniezależnienie się od węgla, zabierającego dużo miejsca, i zastąpienie go płynną benzyną czy ropą, postępy techniki w budownictwie okrętowym i uzbrojeniu, — wszystko to razem pozwoliło zachować wymiary dawnych łodzi torpedowych, mieszcząc w ich wnętrzu znacznie większe zalety bojowe i żeglowne.

Zestawienie między takim starym torpedowcem z ubiegłego stulecia, a nowoczesnym ścigaczem, daje dopiero pojęcie o tym, czym jest ten ostatni, i jak wielkiego postępu dokonała technika w ciągu lat pięćdziesięciu kilku.

Jeśli dodamy do tego, że w starym torpedowcu torpeda znajdowała się na wytyku, to znaczy, że trzeba było podpłynąć pod okręt nieprzyjacielski, by go dotknąć ładunkiem wybuchowym, uczepionym do kilkunastometrowego drąga, podczas gdy dzisiejsze torpedy mogą być odstrzelone z odległości kilku (a nawet kilkunastu) kilometrów i same biegną do celu (poruszane silnikami o sprężonym powietrzu), — będziemy mieli jasny obraz różnicy ze ścigaczem nowoczesnym.

Dodać też musimy, że nazwa „ścigacz“ powstała od pierwotnego zadania tego typu małych jednostek, przeznaczonych z początku do walki z łodziami podwodnymi. I dziś jest to jedno z zadań ścigacza, uzbrojonego również w granaty głębinowe przeciwko łodziom podwodnym i wyposażonego w podwodne aparaty podsłuchowe. Poza tym jednak ścigacz służyć może do różnych innych celów, jak torpedowanie okrętów nieprzyjacielskich, do eskorty, do służby zwiadowczej i patrolowej, a nawet w pewnych wypadkach do stawiania albo wyławiania min. Czasem też uzbrojony bywa w działko małego kalibru.

Zwinny, lekki, mogący operować na płytkiej wodzie, a więc tam, gdzie większe okręty ścigać go nie mogą, trudno dostrzegalny ze względu na małe rozmiary, i bardzo szybki, a więc podwójnie trudny do trafienia pociskiem, — ścigacz jest doskonałym okręcikiem obrony wybrzeży. Oczywiście na pełnym morzu traci wiele ze swych zalet, bo z trudem tylko płynąć może przy burzliwej pogodzie, a także posiada stosunkowo mały zasięg działania. Jednak jego zalety taktyczne przewyższają znacznie te nieliczne wady.

Ścigacz bywa specjalnie cenny dla współdziałania z większymi okrętami, kiedy z jednej strony chroni te ostatnie od nieprzyjacielskich łodzi podwodnych, z drugiej jest doskonałym wywiadowcą, z trzeciej potrafi działać samodzielnie, a nawet torpedować przeciwnika, wreszcie z czwartej — użyty być może do maskowania, stawiania zasłon

dymowych i t. d. Atak zespołu (kilku lub kilkunastu ścigaczy) na okręt nieprzyjaciela — może być groźny w skutkach, zupełnie tak, jak atak roju dzikich os na niedźwiedzia.

Nie znaczy to oczywiście, że budując flotę można poprzestać na ścigaczach, że potopią one, albo zmuszą większe okręty nieprzyjaciela do zamknięcia się w portach. Taki pogląd byłby wręcz fałszywy, silniejszy bowiem przeciwnik prędzej czy później dałby sobie radę ze ścigaczami. Jednak, jak powiedzieliśmy, współdziałanie ścigaczy z własną flotę jest bardzo cenne i nie należy go lekceważyć. Także sam ścigacz, czując za sobą pomoc i oparcie w postaci większego, własnego okrętu, działać będzie śmielej i skuteczniej.

Liga Morska i Kolonialna przystępując do zbiórki na budowę ścigaczy (po jednemu na każdy Okręg Ligi), miała na myśli pobudzenie inicjatywy społecznej w duchu prawdziwie morskim i pokazanie, że naród polski rozumie należycie potrzebę marynarki wojennej. Ścigacze, stosunkowo tanie (niespełna pół miliona złotych sztuka), mogą być łatwiej od innych okrętów budowane ze składek społecznych, przy czym między poszczególnymi Okręgami LMK powstanie szlachetna rywalizacja, kto prędzej swój ścigacz zbuduje... Flota polska powiększy się w ten sposób o kilka wartościowych jednostek bojowych, ku chwale i bezpieczeństwu państwa, a pożytkowi całego narodu.

Jednak, tak jak nie możemy mieć wojska z samej kawalerii, tak samo i w marynarce musimy posiadać okręty wszystkich typów: pancerniki, krążowniki, kontrtorpedowce, łodzie podwodne. Te budowane być muszą według uchwalonego z góry programu morskiego, z kredytów przez Sejm zatwierdzonych.

Uchwalenie takiego programu i przyspieszenie rozbudowy polskiej marynarki wojennej na własnej stoczni, dzięki której znajdą zatrudnienie liczni rzemieślnicy i robotnicy — oto jeden z głównych celów Ligi Morskiej i Kolonialnej, za którą stoją dziś wszyscy obywatele świadomi dobra państwowego i własnego.

J. G.

Do dnia 27 sierpnia 1937 r. zebrano na

FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

w gotówce i papierach wart.

zł. 5.681.387,39

ŚLĄSK — BAŁTYK



Dnia 15 lipca br. wygasła tzw. konwencja genewska, tj. umowa, która po plebiscycie na Górnym Śląsku ograniczała na przeciąg lat 15 swobodę działania władz polskich w tym województwie.

Wygaśnięcie konwencji zakończyło dzieło zespolenia się Śląska z Macierzą, rozpoczęło nowy okres w dziejach tej prastarej polskiej dzielnicy.

Śląski robotnik i inżynier przystępują obecnie do dalszej pracy dla dobra całej Polski, już w nowych warunkach, nieobarczeni powinnościami międzynarodowymi.

Śląsk, jak wiadomo, jest wielkim ośrodkiem przemysłowym, powiązanym węzłami gospodarczymi z całą Polską, a szczególnie silnie z portami naszymi na Bałtyku — Gdynią i Gdańskiem. Porty te stały się bramą przepustową dla zamorskiego wywozu śląskich bogactw naturalnych oraz licznych wyrobów przemysłowych, tam wytwarzanych.

Toteż, gdy wygaśnięcie konwencji genewskiej stało się faktem, — słuszne będzie podkreślenie więzów łączących Śląsk z Bałtykiem.

Jednak Śląsk i Bałtyk nie tylko gospodarczo są ze sobą związane, nie tylko stały się głównymi filarami siły i niezależności ekonomicznej Państwa. Ludność zamieszkująca Śląsk i Pomorze zbratała się i na innym polu, na polu walki o utrzymanie swej narodowości i walki o granice polskiej Ojczyzny. Wszak zarówno Ślązacy jak i Kaszubi — lud twardy i do swych tradycyj narodowych przywiązany — doprowadzili do przetrwania w czasie niewoli, do utrzymania polskości na tak przeciwnych krańcach Rzeczypospolitej. Wszak Ślązacy i Kaszubi równie dzielnie walczyli, aby zrzucić jarzmo niewoli i dostać się pod sztandary Odrodzonej Polski. I jedni i drudzy dorzucili cegiełkę do gmachu budującej się Ojczyzny.

I dziś, gdy przeszła zawierucha wojenna, lud śląski i kaszubski, powiązany moralnie piękną tradycją czynów niepodległościowych, podał sobie dłonie, by współpracą swych rąk i mózgów budować potęgę gospodarczą Polski i rozszerzać jej wpływy daleko za morza.

Bo też Śląsk jest wielkim warsztatem przemysłowym, wielkim skupieniem pracy. Zatrudnia w licznych przedsiębiorstwach na swym terenie położonych 40 proc. robotników całej Polski. Jest tamześrodkowana większość polskiego górnictwa i hutnictwa. Wszak Śląsk wydobywa 74 proc. ogólnej produkcji węgla w Polsce, 67 proc. produkcji żelaza, duży odsetek ołowiu, oraz całe 100 proc. cynku.

Przytem liczne fabryki przetwarzają rodzime i przywożone surowce, wypuszczając na rynek masy wyrobów gotowych, głównie metalowych.

Produkty pracy śląskiego górnika i robotnika fabrycznego oraz śląskiego inżyniera rozchodzą się szeroko wśród ludności polskiej, która kupuje węgiel, żelazo, różne towary metalowe. Ale wiele z tych produktów idzie za granicę, idzie w odległe krainy, często zamorskie.

I tu polskie Kaszuby wyciągają swą pomocną dłoń do swej braci śląskiej, i stawiają do rozporządzenia wybrzeże Bałtyku, by mogło stać się ujściem dla wywożonych najtańszą, bo morską drogą — towarów. A towarów tych jest wiele, bo sam Śląsk dostarcza aż 22 proc. całego wywozu z Polski.

Jakież to towary wywozi Śląsk na odległe rynki?

Na pierwszym miejscu stoi węgiel. Ogromne jego ilości wiozą sznury pociągów do Gdyni i Gdańska. Tutaj przeładowany na statki, płynie do miejsca swego przeznaczenia.

Ilości wywożonego za morza węgla są tak wielkie, że w Gdyni stanowi on aż 80 proc. wszystkich ładunków przechodzących przez ten port. W 1936 r. na przykład z 8.362.000 ton węgla wywiezionych z Polski, — 7.521.000 ton przeszło przez Gdynię i Gdańsk. Najwięcej przepuściła Gdynia, bo ogromną cyfrę 5.240.000 ton. Bo też nasz port, choć młody, posiada najbardziej nowoczesne urządzenia, pozwalające na szybki i tani przeładunek. Możemy tam oglądać na specjalnych nabrzeżach węglowych wywrotnice wagonowe, które cały wagon z węglem unoszą w powietrze i wsypują zawartość do wielkich statków morskich. Możemy tam ujrzeć potężne dźwigi różnego typu, przenoszące węgiel prawie bez pomocy rąk ludzkich.

Poza tym głównym artykułem eksportu śląskiego, wywozi się stamtąd i cynk, gdyż Polska jest jednym z czołowych w świecie producen-



tów tego metalu. I tu nasze porty bałtyckie odgrywają dużą rolę. Na 61.567 ton wywiezionego w r. ub. za granicę cynku w stopach—12.054 ton przepuściła Gdynia, a 4.004 ton Gdańsk. Przy wywozie zaś cynku w blachach i płytach Gdynia nawet obsłużyła przeładunek prawie całości, bo 7.088 ton na 7.756 ton.

Podaliśmy tych kilka charakterystycznych pozycyj wywozowych, lecz prócz nich ileż to jeszcze wyrobów przemysłu metalowego i hutniczego idzie ze Śląska za granicę i kieruje się w dużym odsetku na nasze porty bałtyckie! Niesposób tu ich wymieniać, dla przykładu wspomnijmy jedynie o szynach, rurach, różnych odlewach, itd.

Ten pęd wytwórczości górnośląskiej ku morzu, ku polskiemu Bałtykowi — kazał już od dawna troszczyć się o najsprawniejsze i najszybsze przewożenie artykułów przeznaczonych na eksport ze Śląska do obydwu naszych portów, głównie jednak do portu gdyńskiego.

Jeszcze kilka lat temu ładunki węgla, czy też artykułów przemysłowych musiały ze Śląska odbywać podróż do polskiego wybrzeża okólną drogą, bądź przez Herby Nowe — Ostrów Pozn. — Bydgoszcz, bądź też przez Częstochowę — Skierniewice — Toruń. Toteż doszło w końcu do budowy bezpośredniego, o wiele krótszego połączenia kolejowego, które zbliżyło Śląsk do Bałtyku, jeszcze silniej powiązało go z polskim morzem.

Dziś w rezultacie nowowybudowana magistrala kolejowa biegnie z Herbów Nowych na Śląsku odrazu ku północy, przecina linię Warszawa — Kalisz przy st. Zduńska Wola, linię Kutno—Poznań przy st. Barłogi, dochodzi do Inowrocławia poniżej Bydgoszczy, i przez Kapuściska Małe, Maksymilianowo, Kościerzynę, dochodzi do Gdyni, aby tu w polskim porcie, znaleźć swe ujście.

Długość nowej mgistrali wynosi 550 km. W porównaniu z kierunkiem na Częstochowę, skraca ona przebieg pociągów do Gdyni o 66 km.

Stworzenie krótszego połączenia Śląsk — Gdynia ma doniosłe znaczenie nie tylko ze względu na wywóz ku morzu, lecz równocześnie z uwagi na przywóz szeregu surowców dla przemysłu śląskiego. Wspomnijmy choćby tylko o złomie żelaznym niezbędnym dla przemysłu metalowego, o wysokoprocentowej rudzie żelaznej, której nam jednak brak, itd.

Nowa linia kolejowa od kilku lat już pracuje, a jak była potrzebna świadczą stale rosnące na niej przewozy. Musimy tu dodać, że omawiana magistrala ma duże znaczenie nie tylko dla wywozu i przywozu polskiego. Korzystają z niej w coraz większych rozmiarach wszystkie państwa, dla których droga przez Bałtyk jest najkrótsza. A więc koleją tą idą również ładunki z Czechosłowacji, Węgier i Austrii, zwiększając wydatnie obroty w portach polskich.

Lecz połączenie kolejowe nigdy nie może być najtańsze, tak tanie jak na przykład połączenie wodne. Toteż ostatnio przeprowadzane są studia nad powiązaniem Śląska z Bałtykiem magistralą wodną, która by biegła z Mysłowic do Gdyni i Gdańska. Projektowana magistrala kierowałaby się Przemszą, Wisłą do ujścia Brdy, a tu następowałoby rozwidlenie na dwa kierunki, z których pierwszy (kanał Brda — Tuchola — Czersk — Kościerzyna — Kartuzy) prowadziłby do Gdyni, drugi zaś Wisłą do Gdańska. Zrealizowanie tego projektu stanie się nową nicią wiążącą Śląsk z Gdynią.

Współpraca tak ważnych ośrodków jak Gdynia i Śląsk, będących źródłem naszej niezależności gospodarczej i wyrosłych wśród ludu który nie dał się złamać, — daje naszemu Państwu rękojmię siły i coraz szerszej ekspansji zamorskiej.

A że Ślązacy rozumieją znaczenie morza niech świadczy fakt, że województwo śląskie procentowo posiada najwięcej, ze wszystkich województw, członków Ligi Morskiej i Kolonialnej, tej organizacji która jest wyrazicielką idei morskiej w Polsce. **K. Jeziorański**



Jak wygląda gospodarstwo rolne w Paranie

IV

Z roślin oleistych uprawiają w Paranie między innymi: tung i rycynus.

Tung. Uprawa drzewa tungowego w Paranie datuje od lat paru zaledwie, ale czyni bardzo szybkie postępy ze względu na dużą dochodowość tej rośliny. Z orzechów tungu wytłaczają olej wielkiej wartości przemysłowej, służący do wyrobu najlepszych pokostów i farb mydeł, linoleum i t. p. Zapotrzebowanie na olej tungowy jest bardzo duże i narazie przynajmniej na nadprodukcję tego artykułu się nie zanosi.

Wprawdzie krainą ojczystą tungu są Chiny, ale w Paranie, jak i sąsiednim Missiones, drzewko tungowe dobrze się przyjęło i osiąga pełny rozwój w dziewiątym roku życia. Sadzi się je w odstępach 9 metrów na 9, albo 7 na 8. Gęściejsze sadzenie ma tę zaletę, że wiatr czyni mniejsze szkody. W ogóle przy plantacjach tungu jest rzeczą bardzo ważną odpowiednie osłonięcie drzewek przez zostawienie od strony wiatrów pasma lasu albo zasadzenia nawet paru rzędów drzew, na wiatr odpornych bardziej niż tung.

Na ogród tungowy wybiera się ziemie głębokie o średniej ciężkości, aczkolwiek na większości ziem w Paranie udaje się zupełnie dobrze.

Plantowanie tungu rozpoczyna się od założenia rozsadnika, w miesiącach wrześniu—październiku. Orzeszki tungowe sadzi się w ziemię głęboko, około 7 centymetrów i kiełkiem to jest grubszym końcem do góry w odległościach 70 centymetrów na 30. Kiełkowanie trwa dość długo i wynosi od 15 do 30 dni. Przez cały ten czas rozsadnik należy podlewać, ażeby nasiona miały dostateczną ilość wilgoci, ułatwiającej rozsadzenie niezwykle twardej łuski, pokrywającej orzeszki tungowe. Przesadza się roślinki w początkach zimy to jest w miesiącach kwietniu - maju. Przesadzanie roślin, mających powyżej 8 miesięcy życia, nie udaje się lub daje gorsze rezultaty. Główny korzeń drzewka tungowego rośnie pionowo i szybko zapuszcza się głęboko w ziemię, toteż przy przesadzaniu zbyt późnym znaczna część korzenia się urywa, drzewko choruje i często zamiera.

Dołki o głębokości i średnicy 40 centymetrów należy wykopać przynajmniej na dwa miesiące przed przesadzaniem.

Przy zakładaniu niewielkiego ogrodu można obejść się bez rozsadnika. W takim wypadku sadzi się po 3 — 4 orzeszki razem, jednakże w odległości 50 centymetrów jeden od drugiego. Po wykiełkowaniu i po przejściu pierwszych przymrozków, kiedy już można zorientować się co do siły każdego drzewka, zostawia się przy życiu tylko drzewka najsilniejsze, a pozostałe dwa czy trzy ścina się przy samej ziemi.

Drzewko tungowe zaczyna dawać plon już w trzecim roku życia, ale pełną wydajność osiąga dopiero w dziewiątym roku i produkuje około 30 lat. Zbiór orzechów żadnych trudności nie nasuwa, gdyż zbiera się owoce zupełnie dojrzałe, które same spadły z drzewa.

W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej przyjmuje się na jedno drzewko w 3-im roku życia — 2½ kilograma orzechów, w 5-tym roku — 15 kilo, w 7-ym roku — 30 kilo i w 9-ym roku — 40 kilo.

Przy 150 drzewkach na hektarze zapewnia to w dziewiątym roku plantacji 6 tysięcy kilogramów z hektara. Jeżeli przeto wydajność tungu w Paranie będzie nie mniejsza od amerykańskiej, a ceny przez czas dłuższy utrzymają się na dotychczasowym poziomie, to uprawa tungu może zapewnić naszym kolonistom duże korzyści materialne.

Warunkiem niezbędnym powodzenia uprawy tungu jest wyniszczenie wszędzie w pobliżu mrówek, w przeciwnym bowiem razie mrówki zniszczą plantacje tungowe.

Jedne z mrówek mają swoje gniazda tuż pod powierzchnią ziemi, przykryte różnymi badylami, a inne — na głębokości pół metra i więcej. Do gniazd tych mrówek, które miejscowi ludzie nazywają minejrami czyli górnikami, prowadzą długie podziemne korytarze. Oczywiście walka z pierwszym gatunkiem mrówek jest łatwiejsza. Wystarczy do gniazda wsypać szczyptę cjanku sody, ażeby momentalnie wytruć wszystkie mrówki w gnieździe. Cjanek sody sprzedają w Paranie w każdym sklepie.

Z niszczeniem gniazd mrówek podziemnych sprawa trudniejsza. Trzeba przede wszystkim odnaleźć wyloty wszystkich korytarzy, prowadzących do mrowiska, następnie pozatykać je szczelnie z wyjątkiem jednego kołkami, a w końcu przez pozostały otwór przy pomocy specjalnej maszynki napompować trującego gazu. Zwykle używa się do tego siarczku węgla z fosforem.

Ongiś mrówki były stałą klęską rolnika w krajach ciepłych. Dzisiaj dostarczają one tylko trochę zachodu i wymagają dokładności w robocie. O ile bowiem pracę niszczenia mrówek wykonywa się niedbale, to pozostałe mrówki utworzą wkrótce nowe gniazdo i za parę miesięcy całą robotę trzeba będzie wykonywać na nowo. Jeżeli jednak akcję niszczenia mrówek prowadzi się systematycznie, to wymaga ona niewiele pracy i niewiele też kosztuje.

Michał Pankiewicz

Trochę o terminologii morskiej

W jednym ze stołecznych dzienników ukazała się raz wzmianka o hiszpańskim torpedowcu powstańczym, który, „rozwinąwszy szybkość 40 węzłów na godzinę, dogonił torpedowiec rządowy i swoją ciężką artylerią przebił mu opancerzenie". Warto stwierdzić, że zacytowane zdanie zawiera aż 3 błędy. Torpedowiec bowiem należy do tych okrętów wojennych, których nie obciąża się żadnym pancerzem. Dział ciężkich torpedowiec w ogóle nie ma, jest na to zbyt lekki i zbyt mały. „Węzeł na godzinę" zaś jest po prostu produktem ignorancji. Węzeł, jednostka szybkości, odpowiada mili morskiej, przebytej w ciągu godziny. Dodawanie do terminu „węzeł" jeszcze uzupełnienia „na godzinę", jest czynnością podobną do posypywania papryki pieprzem.

Zapobieganiu szerzenia takich właśnie bałamutnych wiadomości, oraz poinformowaniu o zasadniczych terminach morskich — jest poświęcony ten artykuł.

Kiedy laik pyta o wielkość statku handlowego czy okrętu wojennego (zanotujmy sobie przy sposobności, że jest przyjęte nazywać jednostki handlowe statkami, wojenne zaś — okrętami), to zwykle dopytuje się przede wszystkim o jego długość, szerokość i wysokość. Zresztą ma to swoje logiczne uzasadnienie, myśli on bowiem kategoriami, powszechnie przyjętymi na lądzie, gdzie tak właśnie wymierza się dom czy szafę z garderobą. Tymczasem marynarzowi wystarczy podać cyfry, określające tonaż jednostki pływającej, ażeby zdał sobie od razu sprawę z jej wielkości.

Tonaż dotyczyć może wyporności okrętów wojennych lub pojemności i nośności statków handowych.

Skąd wziął się ten wyraz „wyporność"?... Otóż elementem, który najwięcej fachowca obchodzi przy określaniu wielkości okrętu wojennego, jest ciężar okrętu. Zaś ciężar okrętu jest równy ciężarowi wypartej przez ten okręt wody. Tak się dzieje na podstawie prawa Archimedesa, prawa, które przecież znamy, a przynajmniej powinniśmy pamiętać z lekcyj fizyki. Ciężar ten przyjęto w większości państw wyrażać w tonach systemu metrycznego, zatem tysiąckilogramowych. Pewnym wyjątkiem jest tu konserwatywna Wielka Brytania, której system miar i wag oraz pieniężny odbiegają daleko od systemu przyjętego przez cały świat. Oblicza ona wyporność swoich okrętów przy pomocy tony nieco cięższej niż metryczna, wynoszącej bowiem 1016 kg. Anglię naśladuje w tym jeszcze parę innych marynarek wojennych. Nie chcąc jednak komplikować swojego artykułu przez wprowadzenie szczegółów pominę tym razem bliższe omówienie tej kwestii.

Tak więc jeżeli powiadamy na przykład, że wyporność Okrętu Rzeczypospolitej Polskiej „Wicher" jest 1540 ton, to znaczy, że tyle wynosi jego ciężar, względnie że tyle waży wyparta przezeń woda. Dalej, jeżeli wyporność jednej z naszych łodzi podwodnych, O. R. P. „Rysia" określona jest dwiema liczbami: 980 i 1248, to znaczy, że wypiera on, względnie waży podczas pływania nawodnego mniejszą liczbę ton, 980. Kiedy zaś się zanurzy, wówczas, napełniwszy zbiorniki wodą, powiększy swój ciężar do 1248 ton, względnie wyprze tyleż ton wody.

Jeżeli teraz przejdziemy z kolei do statku handlowego, to zainteresuje nas w nim nie jego ciężar, jak w omówionym przed chwilą okręcie wojennym, ale przede wszystkim jego zdolność załadowcza, inaczej mówiąc, ile towaru może on wziąć bezpiecznie do swoich ładowni. Tę zdolność załadowczą statku można określić dwojako: jego objętością czyli pojemnością statku, tudzież ciężarem ładunku, który może przyjąć, czyli nośnością.

Pojemność statku wymierzamy, jak się tego nie trudno domyśleć, przy pomocy jednostki objętościowej. Jest nią tak zwana tona rejestrowa, czyli 100 sześciennych stóp angielskich. Zazwyczaj oznaczamy jeszcze, jakiego rodzaju jest ta pojemność: brutto czy netto. Kiedy więc słyszymy, że m/s „Piłsudski" lub jego „sistership", czyli bliźniak, „Batory", ma niespełna 15 tysięcy ton rejestrowych brutto (w skrócie: T.R.B.), znaczy to, że tyle wynosi pojemność całego wnętrza wraz z pomieszczeniami mieszkalnymi załogi, halami maszyn i nadbudówkami pokładowymi. Natomiast tonaż rejestrowy netto (w skrócie: T.R.N.) wyraża pojemność samych tylko ładowni statku i pomieszczeń, przeznaczonych do przewozu pasażerów.

Tonaż rejestrowy służy do obliczania podatków, opłat za postój w porcie, za przejście kanału, za holowniki i t. p.

Ale jeżeli przy liczbie, określającej tonaż statku handlowego, tkwią literki: „D. W.", to wtedy mamy do czynienia nie z pojemnością statku, lecz z ciężarem ładunku, który może on przyjąć. Jest to właśnie owa nośność, o której już wspominałem wyżej. Liczba wyrażająca nośność odgrywa zasadniczą rolę w kalkulacjach kupieckich przy frachtowaniu statku.

Zapamiętajmy więc, że tonaż statku handlowego może dotyczyć jego pojemności i wtedy jest wyrażony w jednostkach objętościowych, tak zwanych tonach rejestrowych — bądź też wykazuje jego nośność, którą mierzy się toną metryczną.

Zapyta kto może, co to za literki „D. W.", o których wspomniałem tak wstydliwie na początku swoich wywodów o nośności!... Otóż „D. W." — to skrót angielskiego terminu „Dead Weight", co znaczy po polsku mniej więcej: „martwa waga". Dlaczego właśnie wyrazu angielskiego, nie zaś polskiego, bądź francuskiego czy norweskiego?... Przecież prócz brytyjskiej widać na oceanach bandery również i innych marynarek, nieraz bardzo potężnych!...

Gdybym chciał dać wyczerpującą odpowiedź na pytanie, dlaczego nośność oznaczamy skrótem angielskim, dlaczego przed polskimi nazwami statków stawia się litery s/s lub m/s, będące skrótem również angielskich słów: „Steam Ship", co oznacza parowiec i „Motor Ship" — motorowiec, wówczas znacznie przekroczyłbym ramy zwięzłego felietonu. Powiem więc krótko: dumny tytuł „królowej mórz" otrzymała Wielka Brytania nie dla pięknych oczu swoich obywatelek. W ciężkim trudzie i znoju, płacąc życiem swoich najdzielniejszych, wywalczyły go dla niej od 3 stuleci na oceanach całej kuli ziemskiej liczne pokolenia angielskich marynarzy. Nie dziw więc, że chociaż księgi Lloydu, rejestrujące statki wszystkich marynarek świata, pisane są w dwu językach, terminologia morska daje pierwszeństwo językowi narodu morskiego.

Mieczysław Zydler

Polskim statkiem do Ameryki Płd.



Jeszcze przed dwoma laty sprawa uruchomienia polskiej linii żeglugowej do Ameryki Południowej była tylko pięknym projektem, nad którym toczyły się długie dyskusje, bo przecież chodziło o rzecz pierwszorzędnej wagi: o obsłużenie polskimi statkami bardzo licznej emigracji polskiej do Brazylii, Argentyny, Urugwaju i Paragwaju, o ułatwienie polskim kupcom wywożenia do tych państw polskich towarów i sprowadzania w zamian za to potrzebnych nam surowców, jak bawełna, wełna i garbnik „quebracho", a także doskonałej brazylijskiej kawy i kakao. Dopóki nie było polskiej linii żeglugowej na szlaku Gdynia — Rio de Janeiro — Buenos Aires, dopóty we wszystkich poczynaniach, odnoszących się do Południowej Ameryki byliśmy uzależnieni od cudzoziemskich przedsiębiorstw okrętowych, mających przede wszystkich na uwadze swoje a nie—polskie interesy. Drogo płaciliśmy za przewóz emigrantów i towarów, pozbywając się z kraju tak potrzebnych nam środków pieniężnych, a przy tym zaniedbywaliśmy okazję rozbudowy polskiej floty oceanicznej, zatrudniania polskich marynarzy, przyzwyczajania obcych państw do widoku wielkich okrętów pod polską banderą.

Wreszcie w listopadzie 1935 roku państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska" wysłało na próbę do Brazylii i Argentyny statek towarowy „Wisła", a w parę miesięcy później, w dniu 28 lutego 1936, odszedł po raz pierwszy do Ameryki Południowej pasażerski parowiec „Pułaski", należący do spółki akcyjnej „Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe", która na kilka miesięcy przed tym uruchomiła na linii do Ameryki Północnej nowo wybudowany wspaniały motorowiec „Piłsudski". Wobec posiadania na szlaku do New-Yorku tego szybkiego, nowoczesnego liniowca — starszy i o cztery węzły powolniejszy „Pułaski" mógł być z większym pożytkiem skierowany na linię południowo - amerykańską, zwłaszcza, że już w maju 1936 roku wraz z „Piłsudskim" miał objąć służbę jego bliźniaczy statek „Batory".

W ciągu półtora roku swego istnienia nowa linia rozwinęła się bardzo pomyślnie. Do końca roku 1936 przewieziono na niej z Gdyni 5.881 osób do Ameryki Południowej, a w ciągu pierwszego półrocza bieżącego roku — dalsze 4.139 osób, czyli blisko drugie tyle. W kierunku powrotnym, do Europy ruch był kilkakrotnie mniejszy, gdyż reemigracja do Polski jest stosunkowo bardzo słaba, a z racji wielkiej odległości i związanych z tym kosztów podróży, mieszkańcy Ameryki Południowej dosyć rzadko wybierają się do Europy w celach turystycznych. Stopniowo jednak nasza linia południowo - amerykańska zaczęła zjednywać sobie coraz większą popularność wśród cudzoziemców, jadących do Europy, i w związku z tym ilość pasażerów w podróżach powrotnych ogromnie wzrosła. Jeżeli taki pasażer ma za-

miar wracać do Ameryki Południowej, to prawie na pewno pojedzie znów linią polską, tak dalece podobają mu się warunki podróży na naszych statkach, pierwszorzędne jedzenie i obsługa. Zwłaszcza pasażerowie trzeciej klasy są zachwyceni doskonałą polską kuchnią i uprzejmością obsługi.

W ostatnich paru latach emigracja z Polski do Ameryki Południowej wzrasta z każdym miesiącem, toteż wkrótce okazało się, że jeden s/s „Pułaski" w żaden sposób nie wystarczy dla obsługi nowej polskiej linii, chociaż zawsze zabierał z Gdyni prawie komplet pasażerów, średnio 848 osób w każdej swej podróży do Ameryki. Po upływie pół roku od chwili otwarcia linii, przeniesiono s/s „Kościuszko" z linii palestyńskiej na południowo - amerykańską. Przy dwóch statkach linia ta mogła już zapewnić pasażerom comiesięczne odejścia, gdyż na odbycie przez statek podróży tam i z powrotem (wraz z postojem w Gdyni) potrzeba prawie dwóch miesięcy. Nic w tym dziwnego, gdyż trasa przebywana przez statek wynosi w jedną stronę 7194 mil morskich, czyli 12949 km.

Wyłoniła się dawno kwestia budowy nowych statków dla naszej linii do Ameryki Południowej, a w lutym r. b. zostały zamówione dwa nowe motorowce o wyporności około 15.000 ton. Będą one zbudowane jeden na stoczni duńskiej w Nakskov, a drugi w Newcastle w Anglii i stanowić będą „ostatnie słowo techniki" w budownictwie okrętowym i dzięki znacznie większej szybkości od „Pułaskiego i „Kościuszki" pozwolą na skrócenie jazdy w każdą stronę o około pięć dni. Pierwszy z tych statków ma być ukończony już w październiku przyszłego roku.

Wybudowanie nowych statków, specjalnie przystosowanych do warunków pracy na naszej linii południowo-amerykańskiej, będzie miało olbrzymie znaczenie pod każdym względem. Będą one bardziej ekonomiczne w eksploatacji, zabiorą znacznie więcej pasażerów i ładunku, wreszcie dzięki swym wygodnym i nowoczesnym urządzeniom na wzór „Piłsudskiego" i „Batorego" — staną się na pewno prawdziwym magnesem dla każdego, kto ma zamiar podróżować na szlaku południowo - amerykańskim.

Przed wielką wojną z obszaru ziem polskich wyjechało kilka milionów emigrantów do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Obecnie Stany Zjednoczone zamknęły się dla naszych wychodźców, którzy muszą szukać dla siebie nowych terenów emigracyjnych. Wydaje się, że takim terenem mogą się stać przede wszystkim niektóre kraje Ameryki Południowej, cierpiące na niedostatek pracowitych rolników pochodzenia europejskiego. Jest więc rzeczą prawdopodobną, że emigracja do Ameryki Południowej może w przyszłości wzrosnąć do rozmiarów, jakie do niedawna przybierała emigracja do Ameryki Północnej. A wówczas na pewno z Polski będzie tam wyjeżdżać nie mniej osób, niż przed wojną do Stanów Zjednoczonych, gdyż przeludnienie jest dziś u nas znacznie większe, niż w latach przedwojennych.

Być może, że za parę lat ruch emigracyjny z Polski do krajów Ameryki Południowej będzie znów tak duży, jak w latach 1927 — 1929, kiedy to wyjeżdżało około 30.000 osób rocznie.

Dla przewożenia takich mas ludzkich trzeba będzie uruchomić jeszcze kilka nowych statków i wówczas polska linia zajmie w szeregu innych linij południowo - amerykańskich takie miejsce, na jakie zasługuje ze względu na liczebność emigracji z Polski do Ameryki Południowej, to znaczy jedno z pierwszych. W chwili obecnej — coprawda w związku z powszechnym zastojem emigracyjnym — statystyka przyjeżdżających w ubiegłym roku imigrantów do Argentyny i Paragwaju wykazuje, że obywateli polskich przyjeżdża tam więcej, niż jakiegokolwiek innego państwa. Nic dziwnego — w przeludnionej Polsce „napięcie emigracyjne" jest ogromnie silne, a słabo zaludniona Ameryka Południowa potrzebuje jeszcze wielu milionów rąk roboczych, a przede wszystkim osadników rolnych. Z chwilą osiągnięcia dawnego poziomu emigracji z Polski do tej przyszłościowej części świata zrozumiemy jeszcze lepiej, niż dziś — ogromne znaczenie posiadania własnej linii południowo - amerykańskiej, koniecznej dla prowadzenia racjonalnej polityki emigracyjnej i pozostawiania w kraju wielu milionów złotych rocznie.

Stefan Dobrowolski



Co Zawada widział w Polsce

W małym saloonie na Bayridge Avenue, koło dużej fabryki samochodów zbierali się zawsze w sobotę po wypłacie: Majk Zawada, Jan Kulas, Zabłocki, Wypich i inni.

Pracowało ich Polaków w tej fabryce trzystu, lecz ci czterej byli z jednej wioski i choć już wiele lat minęło od czasu jak do Ameryki przyjechali, zawsze trzymali się razem.

Majk Zawada przyjechał do Ameryki trzydzieści lat temu. Krewni sprowadzili go tutaj do Detroit, a ponieważ Zawada, gdy kraj opuszczał, miał niecałe osiemnaście lat, więc niewiele o nim i wiedział. Bo Nierzęcin (tak nazywała się miejscowość skąd pochodził) to była wioska i to w dodatku bardzo mała wioska, a Zawada przed odjazdem do Ameryki, nosa, można powiedzieć, za nią nie wytknął. Wiadomo przecież jak to się żyło w tym Nierzęcinie. Na roli praca, w domu praca, do Brzozowa, najbliższego miasteczka, trzydzieści wiorst, a jak kiedy tam się pojechało, to już było o tym wiele gadania. Tak więc Zawada niewiele w Polsce widział i niewiele o niej wiedział, bo nawet jak do Hamburga na statek przez Warszawę jechał, to tyle jej widział co nic.

— Nie, Kulas — mówił właśnie Zawada, siedząc przy stoliku z kuflem piwa przed sobą, w małym saloonie na Bayridge Avenue — wszystko to dobrze tak przy piwku o tym mówić, ale jak ja sobie o kraju pomyślę, to zaraz mi mój mały Nierzęcin przed oczami staje. Ot patrz tu w Ameryce i ty i ja żyjemy sobie nieźle. Czy tak byśmy mieli pierwej? Ckni mi się czasem bez tej Polski, ale wrócić tam na zawsze to bym nie chciał.

Kulas, tęgi chłop, trochę starszy od Zawady, uśmiechnął się i pociągnął piwo z kufla.

— Tak to powiadasz, hę? — postawił kufel i spojrzał na Zawadę. — Ale na co dobrego toś ty, bracie, nigdy jeszcze w tej Polsce nie patrzał.

— Jakto? — obruszył się Zawada. — Przecież ja tam się urodził. Osiemnaście lat mieszkałem w Nierzęcinie. Toć dosyć czasu, żeby wszystko zobaczyć.

— Sure, sure — przytaknął Kulas. — Osiemnaście lat w Nierzęcinie mieszkałeś — to ja wiem. Ale Nierzęcin to jeszcze nie cała Polska. Ot gdybyś pojechał tam, tak jak ja w zeszłym roku i zobaczył wszystko, to byś inaczej o tym myślał i głupstw nie wygadywał. Czy prawdę mówię, Wypich?...

— Sure, Dzian — przytaknął Wypich. — Ja też tam byłem, latoś — już dwa roki będzie — jak jeździłem z wycieczką i mogę powiedzieć, że prawdę mówisz, bo to my tutaj przywykli patrzeć na Polskę jakby to był jeden duży Nierzęcin, a przecie w rzeczywistości jest zupełnie inaczej. Wielki to kraj i piękny i zasobny, tylko pracy tam trzeba, dużo pracy, boć Polskę zaborcy zniszczyli. W ciągu tych dziewiętnastu lat, jakie upłynęły od uzyskania niepodległości, zrobiło się tam ogromnie wiele, ale jeszcze starczy pracy na wiele lat.

— Dużo się zrobiło, ale najlepiej to w tym starym kraju nie jest — powiedział Zawada i pociągnął piwo z kufla. — Ja tam wolę Amerykę.

Kulas i Wypich nic na to nie odpowiedzieli, a Zabłocki, który dotąd głosu nie zabierał, wtrącił się nagle:

— Czego to tyle gadać. Przywykliście, Zawada, narzekać na ten stary kraj. Nie było nam tam słodko, to inna rzecz; inaczej to byśmy tu do Ameryki nie przyjechali, ale trzeba i to wiedzieć, że to już było dawno — trzydzieści lat — i wtedy to przecie jeszcze zaborca na polskiej ziemi siedział, to skąd mogło być dobrze. A druga rzecz, jeśli teraz i nie jest tak jak być powinno, to tylko dlatego, że w dziewiętnaście lat trudno wszystkie braki naprawić i wszystko odbudować — to każdy wie. Toć przez sto pięćdziesiąt lat nie nie mogliśmy sami gospodarować w Polsce, ale teraz przecie to cały naród nad tym pracuje, żeby było lepiej. Jeżeli nie wierzysz to pojedź i zobaczysz sam.

I tak oto Zawada postanowił pojechać do kraju i zobaczyć wszystko na własne oczy.

●

Był Zawada w Polsce trzy miesiące, zwiedził wszystko — Gdynię i Warszawę, i Kraków, i Wilno, — no i Nierzęcin, tę małą wioskę, gdzie się urodził też. I oto znowu po trzech miesiącach Zawada siedział w saloonie na Bayridge Avenue ze swoimi ziomkami i o starym kraju przy piwie sobie rozprawiali.

— No gadaj teraz, Zawada — powiedział Wypich — coś ty w tej Polsce widział i czegójś się tam nauczył. Czy jest tam tak źle jakeś nam wtedy klarował.

Pociągnął Zawada piwo z kufla; postawił kufel na stole, zsunął kapelusz na tył głowy i powiedział:

— Well, wiele ja tam rzeczy widział i dużo jest tam waszej prawdy w tym, coście mówili. Ale poczekajcie aż opowiem wam wszystko pokolei.

Mówił Zawada długo i o Gdyni, i o Warszawie, i o innych miastach, które zwiedził i o tym, że nie spodziewał się, że jest to taki piękny kraj, bo przedtem jak o Polsce myślał, to zawsze mu tylko Nierzęcin stał przed oczyma — stare chaty, strzechy słomiane, zielonym mchem porosłe, błoto i brud, a przecież teraz jak zobaczył, to przekonał się, że jest zupełnie inaczej.

Wszystko to widział Zawada, ale jak o Nierzęcinie zaczął opowiadać, to znów swoje: że niewiele się tam zmieniło.

Gdy skończył Zawada opowiadać, Kulas wtrącił się pierwszy.

— Ano, Majk, jak widzę, wiele widziałeś. Powiadasz, na ten przykład, żeś do Gdyni na polskim statku z Ameryki jechał — tak? — ale gdyby tobie ktoś, tak z dziesięć lat temu, powiedział, że przez ocean do kraju na polskim statku będziesz pływał, tobyś go wyśmiał napewno.

— Ano tak. Tak bym na pewno zrobił.

— Powiadasz, żeś widział na morzu te nasze statki, co to z węglem śląskim, z bekonami, cukrem i różnym towarem krajowym w świat idą, choć o tym piętnaście lat temu prawie nikomu się nie śniło, że Polska będzie swoją flotę handlową mieć.

— No to co?

— I mówisz dalej, żeś Gdynię oglądał — miasto i port — największy port na Bałtyku, gdzie towar na statki ładują we dnie i w nocy, boć już podobno za mała jest ta Gdynia, tyle towaru przez nią w świat idzie, że ludzie dwadzieścia cztery godziny na dobę na trzy zmiany muszą robić.

— Prawda. Wszystkom to widział.

— No, a czy ty wiesz, Zawada, — spytał Kulas — w ile czasu to wszystko się pobudowało, hę? W dziesięć lat. Tak, w dziesięć lat, bo przedtem to w tej Gdyni parę domków zaledwie stało, a statków to nie było prawie nic. Wszyscy, cała Polska pracuje teraz nad tym, żeby z tej nędzy, w którą ją zaborcy wkopali, się wygrzebać. Mówisz, że miasta się rozbudowują i że tam widać polepszenie. Niedługo i na wieś też przyjdzie kolej. Kiedy? pytasz. A wtedy, gdy te statki polskie, któreś na morzu koło Gdyni widział, coraz więcej bekonów, masła, jaj, drobiu i innych towarów, co to wieś daje, za granicę wywozić będą, gdy wieśniak więcej pracy włoży w to, żeby jego produkt był lepszy niż jest, gdy wieśniak i kupiec krajowy pojmą dobrze, czym jest morze dla wsi polskiej — gdy zrozumią, że to morze jest drogą, taką samą drogą, jak ta, co ze wsi do miasta prowadzi, tylko z tą różnicą, że prowadzi nie do miasta, tylko dalej w szeroki świat. Wtedy, jak to nastąpi, to wieś polska się wzbogaci i biedy na niej nie będzie. Toć ta bogata Ameryka, w której teraz mieszkasz, też była kiedyś biedna. Biedniejsza była od Polski. Ale byli tu ludzie, co chcieli pracować, co odważnie patrzyli w przyszłość i nie bali się niczego. I nikt z tych ludzi, co tu się urodzili, nie chciał uciekać do innych, bogatszych krajów, a swój opuszczać, dlatego, że tak było wygodniej. I oto z tej ich pracy, z tej ich odwagi, i wiary powstało to bogactwo, dobrobyt. Polska też jest teraz na drodze do dobrobytu, choć żmudna droga, ale jeśli wszyscy zgodnie będą pracować, każdy w swojej dziedzinie, to zajdzie tam na pewno.

Tak powiedział Kulas, i wszyscy mu społem przytaknęli, bo czuli, że ma rację.

L. C.

Lasy polskie sięgają za morza

Podczas upalnych dni letnich las wabi cieniem, tchnącym chłodem i świeżością. Wabi bogactwem swego wnętrza zarówno mieszkańca miast, uciekającego z rozpalonych ulic i zakurzonych bruków, jak i rolnika, który po znojnej pracy na skwarnym słońcu, spalony jego promieniami, szuka ochłody w cieniu leśnym. Leżąc na bujnej podściele mchów, lub szperając skrzętnie po krzakach i chaszczach, w poszukiwaniu jagód, grzybów, orzechów, malin, jeżyn, i innych tym podobnych skarbów leśnych, mało kto pomyśli o tym: jak daleko potrafią powędrować te leśne bogactwa i jaki los czeka wspaniałe mocarne drzewa, kryjące wszystko sklepieniem swych koron.

Olbrzymie dęby — to pierwszorzędny materiał do wyrobu mebli, na pale przy budowlach wodnych, jak np. młyny. Drewno dębowe twardnieje w wodzie nabierając twardości niemal kamiennej i może trwać długie lata niezniszczalne. Najpospolitsze drzewo naszych lasów, sosna — daje drewno będące materiałem wszechstronnie użytkowym. W dawnych czasach, gdy na morzu pływały statki wyłącznie żaglowe, bo nie znano motorów i maszyn parowych, to z lasów polskich wywożono największe ilości sosen na maszty. Legendarna sosna masztowa łopocząca dumnie rozpiętym na niej żaglem, zwiedzała porty dalekich mórz odległych krajów. Oto dalej wysunięte jodły, uroczyste choinkowe świerki i drżące osiki — najlepszy materiał do wyrobu papierówki. Z papierówki w fabrykach wyrabia się pośledniejszy gatunek papieru — na którym są drukowane gazety. Papierówki dużo wywozi się do Anglii i innych krajów zamorskich. Rozsiadłe po mokradłach, pastwiskach i nad brzegami rzeczułek olchy — służą do wyrobu dykt. Dykty są wyrabiane w ten sposób, że cieniutkie tarte naokoło rdzeni pnia deszczułki są sklejane, klejem przygotowywanym z osocza krwi zwierzęcej. Dykty polskie cieszą się ogromnym pokupem na rynkach światowych, a najwięcej ich sprzedaje się w Kanadzie, kraju sąsiadującym ze Stanami Zjednoczonymi.

Wywozi się dużo różnego materiału drzewnego przez port gdyński, jak kopalniaki, słupy telegraficzne, kłody, kloce, dłużyce, bale, belki, łaty i podkłady kolejowe. Należy tu wyjaśnić, co to są kopalniaki, których dużo zagranica u nas kupuje; otóż są to grube kłody drzewa, którymi zabezpiecza się szyby i chodniki w kopalniach, żeby po wybraniu węgla, czy też jakiejś rudy, ziemia się nie zawaliła i nie przygniotła górników. Kopalniaki wędrują różnymi

drogami za granicę, do Anglii, Francji i Belgii jadą drogami morskimi, do Czechosłowacji i Niemiec kolejami albo też są dowożone z Gdyni do najbliższych portów niemieckich, leżących nad Bałtykiem, jak np. Szczecin.

Szkoda jest jednak tego, że dużo wywozi się od nas drzewa nie obrobionego — które powinno być przerobione na materiał drzewny, albo na gotowe już różne wyroby drzewne i dopiero wtedy wywiezione za granicę, bo przy obróbce tego drzewa i przy wyrobach drzewnych znalazłoby pracę i chleb wielu ludzi. Trudno jest oprzeć się myślom, gdy widzi się długie tratwy drzewa płynace Bugiem, Narwią, a potem Wisłą w stronę polskiego morza, że jednak przy obróbce tego drzewa można by zatrudnić dużo rąk ludzkich, szukających pracy.

Przez Gdańsk i Gdynię przechodzi też sporo drzewa nie polskiego — a czeskiego i rumuńskiego: jest to przeważnie tarcica ew. deski drzew iglastych, wiezione do Ameryki. Świadczy to o tym, że i nasi sąsiedzi umieją ocenić znaczenie i doskonałe wyposażenie techniczne naszych portów. Tego drzewa z zagranicy, przewożonego do polskich portów, aby stąd dalej mogło wędrować w świat, przewozi się przez Polskę coraz więcej. W pierwszej połowie bieżącego roku przewieziono go trzy razy więcej niż w takim samym czasie w roku ubiegłym. Większość wywożonego drzewa wędruje do dalekich krajów Ameryki i Afryki — sporo jednak zostaje w portach Morza Bałtyckiego i Północnego, gdzie zostaje ono zużytkowane w dużej mierze przez stocznie i doki — to jest warsztaty, w których buduje się i naprawia okręty. Najbardziej pocieszające jest, że oprócz drzewa polskie wyroby drzewne zdobywają sobie dużo odbiorców na rynkach światowych; wywozi się skrzynie, beczki, pudełka, meble, a zwłaszcza meble gięte — tak zw. „wiedeńskie krzesła" są tylko z nazwy wiedeńskimi, bo wyrabia się je u nas w polskich fabrykach. Meble gięte są wywożone przez Gdynię do wielu krajów zamorskich jak Ameryka Północna i Południowa, Kolumbia, Indie Holenderskie, Bliski Wschód, Palestyna, Irak.



Port drzewny w Gdyni leży przy północnym basenie. Jest on wybudowany niedawno, bo w 1935 roku dopiero wykończono w nim budowy urządzeń technicznych dla przeładowywania drzewa. Cała powierzchnia portu drzewnego wynosi 132.000 metrów kwadratowych, to jest przeszło 13 hektarów. Styka się on z morzem na długości 637 m, z czego na przestrzeni 210 metrów wybrzeże jest obudowane betonem. W tym porcie może być jednocześnie ładowane aż 6 statków. Powierzchnię portu drzewnego przecina 6 szerokich torów kolejowych i cała sieć roboczych kolejek wąskotorowych, żeby było łatwo podstawiać wagony do załadunku drzewa na okręt.

Plac drzewny jest zaopatrzony w światło elektryczne i wodociągi wraz z urządzeniem na wypadek pożaru, przez co zostało zapewnione bezpieczeństwo towaru. Niestety mamy mało polskich statków do wywozu tego drzewa, wywożą je więc okręty innych państw, zarabiając za przewóz duże sumy. Wywozimy drzewo z Gdyni do innych portów, statkami należącymi do właścicieli Duńczyków, Anglików, Niemców, Szwedów, Gdańszczan, Finów, i trochę statkami polskimi. Za ten przewóz w 1936 r. zapłacono właścicielom statków 3 miliony 600 tys. złotych, z tego najwięcej zarobili Duńczycy, a Polacy zaledwie około 85 tysięcy. W roku bieżącym, tylko za 4 miesiące, znów zapłaciliśmy za przewozy drzewa przez morze właścicielom statków 610 tysięcy złotych. Stanowczo musimy rozbudować naszą flotę handlową, żebyśmy mogli bogactwa naszej ziemi wywozić na własnych statkach za morze i aby dzięki temu te miliony, które teraz zarabiają u nas obcy, mogły zostać w naszej własnej kieszeni.

Lasy polskie dostarczają nie tylko drzewa na wywóz, bo i smaczne soczyste jagódki i grzyby, w poszukiwaniu których roje ludzi wczesnym rankiem w jesieni snuje się po lesie; wszystko to są towary poszukiwane i nieźle płacone na rynkach zamorskich. Czarne jagody zbierane w lecie są wywożone do Niemiec i do Anglii do Londyiu — albo w całości, albo przerobione na rozmaite soki, konfitury, służą też cukiernikom angielskim w sezonie do wyrobu tanich ciastek z jagodami tak zwanych po angielsku „pies" (czytaj „pajz"). Ile jagód jest w Polsce, to możemy mieć pojęcie z tego, że z jednej tylko stacji Wierzchocin w pobliżu borów tucholskich w ciągu jednego sezonu wywieziono 86 wagonów jagód — a ileż takich stacyj jest w Polsce? Skromne grzybki tulące się u stóp olbrzymów leśnych przynoszą nam też sporo pieniędzy. Amerykanie najbardziej cenią polskie grzyby suszone. Widzimy więc jak olbrzymią wartość dla nas mają lasy — tylko musimy pamiętać, abyśmy z pożytkiem dla nas samych mogli wykorzystać skarby ziemi Polskiej.

Feliks Trojan

Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH

Wakacje się skończyły i znów przystępujemy do omawiania działalności Kół Szkolnych, w pierwszym rzędzie tych, które nadesłały sprawozdania jeszcze przed wakacjami. Być może, iż nie wystarczy miejsca, aby wykorzystać cały posiadany przez nas materiał w tym numerze, gdyż listów i sprawozdań jest dość dużo, a podczas wakacyj nie zamieszczaliśmy tego działu, w tym bowiem okresie członkowie Kół byli rozproszeni po całej Polsce i miesięcznika „Polska na morzu" nie czytali. Te Koła, które nie znajdą w tym numerze wzmianki o swojej pracy, prosimy o cierpliwość, a niewątpliwie napiszemy o nich w numerze październikowym lub w „Gazetce Morskiej".

Żywą akcję rozwinęli członkowie **Koła przy Publ. Szkole Dokształcającej Zawodowej w Mikołowie na Śląsku** podczas zbiórki na FOM. Zebrano kwotę zł 35, przy czym w okresie zbiórki odbywały się pogadanki związane z zagadnieniami morskimi. Całą akcją kierował opiekun Koła p. prof. Kobylański. Oto urywek listu Koła: „Stwierdzić musimy ofiarność i zrozumienie naszych koleżanek i kolegów, którzy prześcigali się w kupowaniu znaczków na ten cel. Prawda, nie jesteśmy zamożni, jednak serca nasze gorąco biją i pragną silnej, potężnej Polski, a w szczególności na morzu, bo tam leży bogactwo i Jej zaszczytne miejsce wśród innych państw świata". Koło wyraża serdeczne podziękowanie swemu opiekunowi za poniesione trudy, zaś koleżankom i kolegom za szczerą ofiarność. My ze swej strony przesyłamy członkom Koła słowa uznania i życzymy powodzenia w dalszej pracy.

Dużą przyjemność odnieśliśmy, czytając sprawozdanie **Koła przy Państw. Szkole Przemysłowej w Bielsku** (Śląsk), w którym bardzo treściwie zobrazowana została jego działalność od początku istnienia t. j. od maja 1933 r. Mimo niesprzyjających warunków jak: brak w pobliżu wody, zajęcia szkolne przed i po południu, Koło prowadzi intensywną pracę, posuwając się naprzód w rozwoju dzięki właściwemu stosunkowi członków, a przede wszystkim dzięki staraniom swego opiekuna p. prof. Wł. Klimkowicza i dyrektora szkoły p. dra inż. Adama Konopnickiego, który nie szczędzi pomocy zarówno moralnej jak i materialnej. Koło nie pominęło żadnej sposobności, by zamanifestować swe uczucia w stosunku do pionierskiej pracy Polski nad morzem i poza nim. W ciągu swego istnienia urządziło 3 poranki morskie (10 lutego), 2 apele kolonialne, akademię ku czci gen. Orlicz-Dreszera, 2 wieczornice, 14 odczytów z przezroczami, 2 wystawy morskie, do których członkowie opracowali materiał w postaci map, wykresów, ilustracyj, obrazów, planów, modeli i t. p. Posiada 150 własnych książek, związanych treściowo z morzem, nadto rozporządza 110 książkami, wypożyczonymi z biblioteki szkolnej. Czytelnictwo cieszy się dużym powodzeniem. W omawianym okresie Koło wpłaciło na FOM. zł 272,38, zajmując pierwsze miejsce wśród ogółu szkół na Śląsku Cieszyńskim. Przy Kole istnieje stała sekcja budowy kajaków, która dotychczas wybudowała 12 kajaków, z czego 5 stanowi własność Koła. Jest także sekcja modelarska, dzieląca się na dwie grupy: zaawansowanych, którzy wykonują modele wyższej klasy, i młodsza, która pod kierunkiem starszego ucznia Pawlusa buduje najprostsze modele pływające. Są jeszcze inne sekcje, pracujące nad propagandą zagadnień LMK. Warto wspomnieć, że członkowie zakupili 67 medali pamiątkowych z okazji 15-lecia odzyskania dostępu do morza, brali udział w spływie do morza, w wycieczkach do Gdyni i t. d. Trzeba też zaznaczyć, że na początku swego istnienia Koło liczyło 56 członków, obecnie



zaś ma ich 510 na ogólną liczbę 560 uczniów tej szkoły. Fakt ten jest niewątpliwym dowodem żywotności Koła, toteż wyrażamy mu słowa uznania za rzetelną pracę i życzymy powodzenia we wszystkich dalszych poczynaniach.

Koło przy Państw. Gimnazjum Koeduk. w Wąbrzeźnie (Pomorze) od roku 1936 powiększyło liczbę swych członków o 50% (szkoda, że w nadesłanym sprawozdaniu nie podano liczby członków). Zebrania odbywają się regularnie raz na miesiąc, przy czym wygłaszane są zwykle referaty na temat dążeń Polski do uzyskania kolonij, podróży naszych statków szkolnych, programu morskiego i t. p. Opiekunem Koła jest p. prof. Golik, prezesem kol. Czesław Skwierz. Bardzo żałujemy, że w sprawozdaniu Koła tak mało jest wiadomości o istotnej pracy członków, większą bowiem część jego wypełniają nazwiska zarządu, komisji rewizyjnej i t. d. Nie wątpimy, iż na przyszły raz dostaniemy obszerniejsze i bardziej ciekawe sprawozdanie.

Członkowie nowego **Koła przy 7 kl. Szkole Powszechnej Męskiej Nr. 1 im. A. Mickiewicza w Borysławiu** prowadzą energiczną akcję na rzecz Funduszu Obrony Morskiej. Jest to duże Koło, gdyż liczy 250 członków. Na początku każdego miesiąca odbywają oni posiedzenia, urozmaicone pogadankami. Wierzymy, że Koło w dalszym ciągu będzie owocnie pracowało i życzymy aby powiększyło liczbę swych członków, zgodnie z zamierzeniami. Prosimy o dalsze wiadomości.

Koło przy Szkole Powsz. im. T. Kościuszki w Baranowiczach wpłaciło na Fundusz Akcji Kolonialnej zł 107.65. Niestety, sprawozdania, o którym Koło wspomina nie otrzymaliśmy. Miło nam będzie otrzymać wiadomości o pracy Koła.

Koło przy Państw., Gimnazjum Męskim Nr. 185 w Toruniu nadesłało nam sprawozdanie z rocznej działalności. Koło liczy 208 członków. W okresie sprawozdawczym odbyło się 12 posiedzeń zarządu i 10 zebrań plenarnych. Program ustalony na pierwszym zebraniu został całkowicie wykonany. Wspólnie z innymi Kołami istniejącymi w Toruniu zorganizowano konkurs p. t. „Słowo, rysunek, model pod hasłem morza". Na konkursie zebrano liczne utwory literackie, rysunki, obrazy i modele jachtów i okrętów. W wyniku konkursu Koło otrzymało 2 nagrody za rysunki i jedną za utwór literacki. W związku z rocznicą odzyskania morza urządzono akademię, której część poświęcono pamięci gen. Orlicz-Dreszera. Na FOM zebrano zł 80. Koło buduje własne kajaki; dla wszystkich członków nie umiejących pływać urządzono kurs pływania. Kilku członków wzięło udział w kursie modelarstwa jachtów żaglowych, zorganizowanym przez klub żeglarski w Toruniu. Ponadto wygłaszane były referaty z przezroczami, w czym zapewniono sobie pomoc uczniów Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Koło nawiązało bliższe stosunki korespondencyjne z Polakami z zagranicy, a szczególnie z Liberią, które w dalszym ciągu utrzymuje. Opiekunem Koła jest p. prof. Jan Eckmann. Ciekawi jesteśmy jaki program Koło ustali na bieżący rok szkolny. Prosimy o wiadomości.

Koło przy Szkole Powsz. Nr. 2 w Jarocinie (woj. poznańskie) urządziło przedstawienie p. t. „Smok i Jagienka", które cieszyło się tak wielkim powodzeniem, że powtarzano je 5 razy. Czysty dochód z przedstawienia wyniósł około 100 zł., z tego 40 zł. przeznaczono na FOM.

Istniejące od r. 1934 **Koło przy 34 Szkole Powsz. w Poznaniu** wybrało dla swej pracy następujące hasła: „Kolonie źródłem dobrobytu" oraz „Morze hartuje ludzi i narody". W ubiegłym roku szkolnym członkowie zorganizowali dwie akademie morskie (rocznica odzyskania morza i „dni kolonialne") i 8 referatów na tematy: historii Pomorza, Gdyni i jej rozwoju, życia marynarzy i Kaszubów, marynarki wojennej i handlowej oraz gospodarczego znaczenia morza i kolonij. Ponadto urządzono wycieczki nad jezioro i do portu rzecznego nad Wartą. Członkowie szerzą również wiedzę o sprawach morza wśród swych rodziców. Koło liczy 95 członków, zarząd jego stanowią: Mieczysława Pawełczakówna, Urszula Roszykówna i Łucja Gorlasówna, opiekunką jest p. Bronisława Arendtowa.

„Abecadło gdańskie"

W dobie ostatnich zdarzeń, kiedy to prasa codzienna coraz częściej na łamach swych donosi o nowych bezprawiach, jakich dopuszczają się administracyjne władze gdańskie wobec obywateli, chcących, by dzieci ich uczyły się nie w niemieckiej, lecz w polskiej szkole, w polskim duchu, — gdy czytamy o bezwzględnych represjach gdańskiej policji, siłą odbierającej polskie dzieci rodzicom i przymusem sprowadzającej je do szkół niemieckich — bardzo na czasie jest nowa książeczka St. Zalewskiego, wydana przez Ligę Morską i Kolonialną, pod tytułem: „Abecadło gdańskie".

Broszurka ta, jak głosi na wstępie autor, „napisana została w tym celu, ażeby każdy Polak, bez względu na rodzaj swego wykształcenia, bez względu na ilość czasu, jaką rozporządza, oraz na pracę, której się poświeca, — mógł szybko, łatwo i prosto objąć całość sprawy gdańskiej".

Szybko, łatwo i prosto. Istotnie, broszurka odpowiada swemu zadaniu, i tak, jak głosi jej tytuł, stanowi jakby abecadło; zagadnienia bowiem, łączące się z Gdańskiem, ułożone zostały alfabetycznie, że nie trudno odnaleźć każde poszczególnie. Omówione pokrótce, zwięźle, jasno — przystępne są dla każdego.

Historia Gdańska, jego położenie gospodarcze i zależność od Polski, polityka, umowy i traktaty, regulujące stosunek z Polską, rozwój Wolnego Miasta w oparciu o polskie zaplecze, i wiele innych ważkich zagadnień, — w broszurze tej ujęte zostały w sposób popularny. Winien ją poznać każdy Polak, któremu niedostatecznie znane są sprawy Gdańska, — winien ją poznać i przeczytać każdy, by się utwierdzić o słuszności polskiej sprawy u ujścia Wisły.

Z kraju i ze świata

Wojna na Dalekim Wschodzie. W końcu lipca wojska japońskie rozpoczęły działania wojenne w Chinach Północnych, zajmując w ciągu kilku dni ważne ośrodki: Pekin i Tien-tsin. Wypadki te wzbudziły wielkie zaniepokojenie na Zachodzie, bo chociaż od dłuższego czasu Daleki Wschód jest niemal stale widownią krwawych walk, to jednak ostatnia ofensywa japońska zagraża poważnie interesom gospodarczym państw zachodnich, dla których Chiny były pojemnym rynkiem zbytu, a jednocześnie państwa te niechętnie widzą szybki wzrost potęgi Imperium Japońskiego. Po pierwszych walkach, które przyniosły zwycięstwo Japończykom, wojska chińskie zaczęły stawiać silniejszy opór, przechodząc w niektórych miejscowościach do gwałtownej ofensywy. Po obu stronach padają tysiące ofiar. Walki są zacięte: z jednej strony potężna Japonia szuka nowych terenów dla swej ekspansji gospodarczej i ludnościowej, z drugiej odradzające się narodowo Chiny bronią swej niezawisłości.

Więzienie Marszałka Piłsudskiego w Magdeburgu własnością Państwa Polskiego. Burmistrz Magdeburga ofiarował Państwu Polskiemu budynek, znajdujący się w obrębie cytadeli magdeburskiej, a w którym w czasie wojny światowej był więziony Marszałek Piłsudski. Budynek ten zostanie rozebrany, a następnie przewieziony do Polski i tu odbudowany.

Święto Żołnierza. W dniu 15 sierpnia, jako w rocznicę pamiętnej bitwy pod Warszawą w r. 1920, obchodzone było Święto Żołnierza. We wszystkich niemal miastach odprawione zostały uroczyste nabożeństwa, odbyły się defilady wojska i organizacyj społecznych oraz zawody sportowe i akademie.

Zgon Marconiego. W dniu 20 lipca zmarł wielki uczony włoski, jeden z najznakomitszych i najpopularniejszych uczonych europejskich, Guglielmo Marconi. Swoją popularność zawdzięczał Marconi swoim licznym wynalazkom, z których niejeden stanowi prawdziwe błogosławieństwo dla ludzkości. M. in. Marconi wynalazł telegraf bez drutu, kóry jest nie tylko udogodnieniem, ale uratował już życie wielu tysiącom ludzi. Marconiego nazywają również słusznie ojcem radia, gdyż jego prace i wynalazki doprowadziły do dzisiejszego wspaniałego rozkwitu radiofonii.

Regulacja rzek na Polesiu. W najbliższym czasie ma być rozpoczęta regulacja rzek Wiesiołuchy i Rzeczycy, przepływających przez dział wodny pomiędzy Styrem a Stochodem, którego obszar obejmuje 60.000 km kwadr. Wstępne prace pomiarowe zostały już ukończone, obecnie prowadzone są badania gleboznawcze.

Wizyta brata króla angielskiego w Polsce. W pierwszych dniach sierpnia bawił w Polsce, w charakterze prywatnego gościa, brat króla angielskiego ks. Kentu z małżonką. Ks. Kentu w podróży swej po Polsce zatrzymali się dłużej na Śląsku, w Krakowie, gdzie złożyli hołd prochom Marszałka Piłsudskiego i zwiedzili historyczne pamiątki miasta, oraz w Łańcucie u hr. Potockiego.

30.50 mil morskich na godzinę. Nowy rekord szybkości ustanowił ostatnio francuski statek „Normandie", przepływając drogę z Hawru do Nowego Jorku w 92 godziny 2 minuty, a zatem osiągając przeciętną szybkość 30.50 mil morskich na godzinę. W ten sposób „Normandie" zdobył „błękitną wstęgę Atlantyku", przeznaczoną dla statku, który w najkrótszym czasie przebędzie drogę z Hawru do Nowego Jorku.

S/s „Poznań" ratuje rozbitków. W dniu 1-go sierpnia s/s „Poznań" uratował na Morzu Alandzkim 4 rozbitków fińskich, w tym dwoje dzieci. W chwili, gdy statek polski pośpieszył na pomoc, rozbitkowie znajdowali się w stanie zupełnego wyczerpania. Właściciel motorówki bowiem, z którym wybrali się na wycieczkę morską, został zmyty z pokładu przez silną falę, a pozostali pasażerowie nie umieli się z motorem obchodzić i wichura znosiła łódź coraz głębiej w morze.

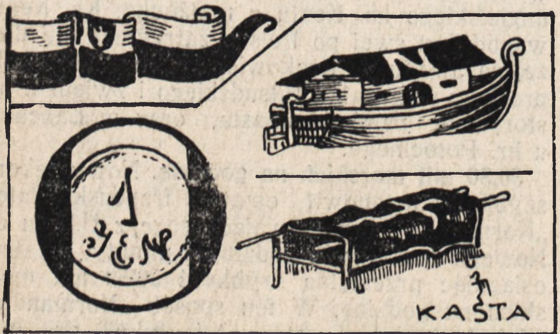
Molo im. Tadeusza Wendy. Dla upamiętnienie wielkich zasług, położonych przy budowie portu gdyńskiego przez inż. Tadeusza Wendę, minister Przemysłu i Handlu polecił nazwać jego imieniem Molo Węglowe, które jest pierwszym wybudowanym w porcie gdyńskim. Inż. Tadeusz Wenda jest projektodawcą planów portu Gdyni i kierował jego budową od samego początku aż do chwili obecnej, kiedy przechodzi w stan spoczynku.

Obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły w lipcu ogółem przeszło 795 tysięcy ton, z czego na obroty zamorskie przypada 781 i pół tysiąca ton. W porównaniu z lipcem r. ub. wykazały zatem znaczny wzrost, bo o 24,7%. Wzrost obrotów portu gdyńskiego jest stały, obroty zamorskie tego portu w pierwszym półroczu r. b. wyniosły blisko 4.343 tysiące ton, czyli w porównaniu z pierwszym półroczem r. ub. wzrosły o 20.3 %.

Nowe towarzystwo dla połowów dalekomorskich powstało w Gdyni pod nazwą „Pomorze". Towarzystwo to ma zamiar złowione na Morzu Północnym ryby przywozić do Polski w stanie świeżym w lodzie. Dotychczas ryby świeże w lodzie musieliśmy sprowadzać z zagranicy, a przede wszystkim z Niemiec i płaciliśmy za nie oczywiście poważne sumy. Towarzystwo „Pomorze" zakupiło narazie dwa statki „Adam" i „Barbara", kóre już przystąpiły do pracy.

Rozrywki umysłowe

8. REBUS



Z podanego rebusu należy odczytać dwuwyrazowe zdanie o początkowych literach: W. m.

●

9. SZARADA

Tamten wychwala krążowniki,
ów kocha się w podwodnej łodzi,
a ja nie zgadzam się w tym z nikim.
Mnie cudze zdanie nie obchodzi.

— — —

Hołduję skromny trój — wspak pierwszym
nie martwi słabszy pierwszy — trzeci
choć wspak wtór — drudzy śnią sny szersze
da cały wrogom twardy sprzeciw.

„Kasta" (Dobre)

●

Za rozwiązanie obu zadań Redakcja przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań upływa **28 września 1937 r.** Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na morzu" z dopiskiem: **„Rozrywki umysłowe"**.

●

ROZWIĄZANIA:

„POLSKA NA MORZU" — Nr 7 — Lipiec 1937.

6. LOGOGRYF

Wyrazy logogryfu: 1. HADES. 2. AMANT. 3. SYJAM. 4. ŁANIA. 5. ERATO. 6. MUFKA. 7. PSOTA. 8 OSMAN. 9. ŁOCHY. 10. ACHAT. 11. KROAT. 12. AŚCKA. 13. DRZWI. 14. ODŁÓG. 15. BRONA. 16 ROTOR. 17. EFEKT. 18. GOGOL. 19. OBOJE.
Litery pierwszego i trzeciego rzędu poziomego czytane kolejno dają rozwiązanie główne:

„Hasłem Polaka dobrego —
daj na FOM choć złotego!"

●

Logogryf bezbłędnie rozwiązało 75 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują:

1. **Kozłowski N. Kazim.** — W-wa, Koszykowa 11.
2. **Błażejewski Czesław** — Ząbki koło Warszawy.
3. **Cyganek Kazimierz** — Bydgoszcz 8, Średnia 21.
4. **Pardyka Bolesław** — W-wa, Pankiewicza 4.
5. **Świetlicka Stanisława** — Brześć n. Bugiem, Jagiellońska 80, Szpital miejski.

●

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. **REDAKTOR: Henryk Sikorski**

Druk Zakł. Graf. „Dom Prasy" S A., Warszawa Marszałkowska 3.